

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	17
		<b>TOP:</b>	18
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	21.01.2020		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Wallisch (ASW)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Schmidt / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Planungen einer "Protected Bike Lane" (eines geschützten Radfahrstreifens) an der Theodor-Heuss-Straße - mündlicher Bericht -</b>		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei- anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokolle exemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier- form angehängt.

Herr Wallisch (ASW) erläutert die Überlegungen zu einer Protected Bike Lane in der Theodor-Heuss-Straße anhand einer Präsentation. Auslöser dafür seien drei Punkte. So sei im Zielbeschluss "Lebenswerte Innenstadt" festgelegt worden, alle Parkplätze innerhalb des Cityringes wegfallen zu lassen. Zudem müsse das Vorfeld des Neubaus an der Calwer Passage neu geplant werden. Wichtig sei auch der dritte Punkt, nämlich die Umplanung des Cityringes in diesem Bereich. Eine Lösung für diese Problemstellung sei die Einrichtung eines gesicherten Radweges. Des Weiteren sollen die Seiten- räume aufgewertet und ein neues Grünkonzept umgesetzt werden.

Herr Wallisch führt weiter aus, dass sich der Planungsbereich zwischen Rotebühlstraße und Bolzstraße bewege. Erfreulicherweise sei die zur Verfügung stehende Fläche sehr breit, wodurch ein 3 m breiter Streifen für den Radverkehr eingerichtet werden könne. In der weiteren Folge zeigt der Referent verschiedene Beispiele zur Umsetzung einer "Protected Bike Lane" aus den USA, Darmstadt, Berlin, Paris und Ludwigsburg mit ver- schiedenen Formen der Abgrenzung zum Autoverkehr (Hecke, Poller, überfahrbare Trennelemente). Er gibt zu bedenken, dass die Theodor-Heuss-Straße mehrfach pro

Jahr für Veranstaltungen gesperrt werde und eventuelle Trennelemente keine Stolperfallen für Fußgänger darstellen dürften. Des Weiteren könne keine lückenlose bauliche Sicherung aufgrund Bushaltestellen, Taxistellplätzen, Behindertenstellplätzen, Polizeistellplätzen, E-Ladestellplätzen, Fußgängerfurten und Einmündungen des Radfahrstreifens gewährleistet werden. Als Lösung für einen gesicherten Radstreifen schlage die Verwaltung daher eine wie in Kopenhagen umgesetzte Anhebung des Radfahrstreifens vor. Dieser könne dann in Asphalt oder im Belag sich anschließender Randbereiche (Gehwege, Plätze) gestaltet werden.

BM Pätzold kündigt dazu eine Beschlussvorlage an. Wenn die Kopenhagener Lösung umgesetzt werde, könnten problemlos Veranstaltungen auf der Theodor-Heuss-Straße stattfinden und würden Überfahrungen für Hilfskräfte möglich. Auch optisch sei diese Methode ansprechender als ein Pollersystem.

Auf Zustimmung stößt die Einführung einer Protected Bike Lane bei StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE). Die Poller seien zwar optisch nicht zufriedenstellend, es müsse jedoch garantiert werden, dass auf Radwegen keine Autos stehen. In der Innenstadt werde alles, was nicht Fahrbahn sei, sofort zugeparkt. Es müsse ein "Plan B" erstellt werden für den Fall, dass Autofahrer den Radweg nicht respektierten. Sie gibt zu bedenken, dass die niedrigen Trennelemente ("Brotlaibe") Stürze von Radfahrern provozieren könnten. Sie regt an zu prüfen, ob Radfahrer rechts an Ampelanlagen vorbeigeführt werden könnten, um ein schnelleres Vorankommen zu ermöglichen. Dies verhindere auch das Ausweichen auf Gehwegflächen, um eine rote Ampel zu umfahren. Alternativ könne eine grüne Welle für den Radverkehr eingerichtet werden.

Eine Führung des Radweges hinter den Ampeln lehnt StR Kotz (CDU) ab. Auch Radfahrer seien Verkehrsteilnehmer mit allen Rechten und Pflichten. Dazu gehöre auch ein Anhalten an einer roten Ampel. Eine Pollerlösung lehne er - auch als Plan B - ab, da sie nicht zu einer lebenswerten Innenstadt beitrage. Er bevorzuge eine optisch aufwertende Abgrenzung durch Hecken. Veranstaltungen auf der Theodor-Heuss-Straße seien auch möglich, wenn dort Hecken vorhanden seien. Abschließend möchte er wissen, wann die letzte Auswertung der Auslastung der Cityparkhäuser stattgefunden habe. Falls dazu aktuelle Zahlen vorlägen, sei dies für die Argumentation hilfreich.

StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) moniert, in der Stadt sei zu viel Fläche vom Autoverkehr absorbiert worden. Im Sinne der Flächengerechtigkeit müssten Flächen an den Radverkehr gegeben werden, um leistungsfähige Achsen herzustellen. Insofern begrüße er den Vorschlag zur Einrichtung einer Protected Bike Lane sehr. Das Separationsprinzip müsse eingesetzt werden, um den Radverkehr qualitativ hochwertig zu führen. Dazu verweist er auf den Antrag Nr. 161/2019 "Lebenswerte Stadt für alle: Kronprinz-, Gymnasium- und Lange Straße aufwerten". Eine höhenversetzte Version wie in Kopenhagen könne er sich vorstellen; auch eine Trennung mit niederen Pollern sei denkbar. Eine Trennung durch eine Hecke sei nicht vorstellbar. Eventuell könnten stattdessen Bäume eingesetzt werden. In der weiteren Beratung des Themas müsse über die Stellplätze vor der BW-Bank gesprochen werden. Diese müssten entfernt werden, zumal auch eine Tiefgarage zur Verfügung stehe. Er wünsche einen Vorschlag zur Weiterführung der Protected Bike Lane in die Lautenschlagerstraße. Bei der optischen Umsetzung tendiere er zu einem Farbkonzept, wie es bereits in der Eberhardstraße umgesetzt werde.

Die Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens bedeutet für StR Körner (SPD) zunächst eine deutliche Aufwertung der Theodor-Heuss-Straße. Für eine Entscheidung möge die Verwaltung zwei Varianten vorlegen. Die Kopenhagener Lösung sei zwar optisch ansprechend, aber ähnlich wie StRin Dr. Lehmann befürchte er ebenfalls parkende Fahrzeuge auf dem Radstreifen. Alternativ müsse eine Lösung ohne Parkierungsmöglichkeit geprüft werden.

Eine farbliche Betonung des Radstreifens wird von StRin Köngeter (PULS) präferiert.

StRin Dr. Lehmann kritisiert, dass in beiden Richtungen bisher kein Linksabbiegen möglich sei. Dies sei nur mit einem Zwei-Richtungs-Radweg möglich. Diese unbefriedigende Situation müsse im Zuge der Umgestaltung gelöst werden.

BM Pätzold dankt für die Rückmeldungen. Es würden nun zwei Varianten (Kopenhagen und Abgrenzung durch mehr Grün) erarbeitet, um den öffentlichen Raum insgesamt zu verbessern. Das Thema Parkhäuser sei Teil der Studie "Lebenswerte Innenstadt", die im April oder Mai vorgestellt werde.

Abschließend stellt der Vorsitzende fest:

Der Ausschuss für Stadtplanung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

## Verteiler:

- I. Referat SWU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. S/OB  
S/OB-Mobil
  3. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  4. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  5. BVin Mitte
  6. Stadtkämmerei (2)
  7. Rechnungsprüfungsamt
  8. L/OB-K
  9. Hauptaktei
  
- III.
  1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
  2. CDU-Fraktion
  3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION  
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
  4. SPD-Fraktion
  5. FDP-Fraktion
  6. Fraktion FW
  7. AfD-Fraktion
  8. Fraktionsgemeinschaft PULS